

VINCENZO GAROFALO

(Presidente dell'Autorità Portuale di Messina)

PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE
DELLO SVILUPPO DEI PORTI
DI MESSINA E MILAZZO

1. *La pianificazione portuale come elemento di programmazione strategica nel quadro delle politiche comunitarie, nazionali e regionali di riferimento.*

La rilevanza che la legge n. 84 del 1994 attribuisce alla pianificazione portuale deriva dalla stretta connessione esistente tra pianificazione delle infrastrutture e destinazioni d'area da un canto, e programmazione delle attività di sviluppo del porto dall'altro.

In particolare, il PRP esprime una valenza strumentale rispetto al Programma di azioni strategiche volto all'incremento dei traffici marittimi, che muove le politiche di governo di ogni porto. Alla luce di questa finalità generale, il PRP esamina le opportunità ed i vincoli di contesto, strutturali e funzionali, suggerendo soluzioni tecniche ed organizzative adeguate a supportare i processi di sviluppo ipotizzati.

Le opportunità di contesto sono anzitutto di tipo economico e, nell'attuale momento storico, sono caratterizzate da un fervido dinamismo dei mercati marittimi: le previsioni indicano un

considerevole incremento del flusso di merci movimentato lungo la penisola e nelle regioni mediterranee in particolare¹.

Non meno rilevanti gli effetti delle politiche comunitarie sia ambientali, a sostegno della modalità marittima intesa come risposta ai problemi di una “mobilità sostenibile” di lungo periodo, sia infrastrutturali che vedono nei porti, specie in quelli del Mediterraneo, i “nodi” della Rete Transeuropa dei Trasporti; parimenti, la programmazione nazionale e regionale è finalizzata a trasformare la Penisola, e la Sicilia in particolare, in una “Piattaforma Logistica” sul Mediterraneo, incentivando sistemi di trasporto combinato a favore della modalità marittima².

Il complesso delle azioni di rilancio della portualità nazionale, brevemente ricordate, si accompagna, per i porti di nostro interesse, alle potenzialità già insite in una posizione geografica invidiabile.

Secondo autorevoli studi, il movimento di *containers* passerà dagli attuali 32 milioni di TEU circa, a quote di 59 milioni nel 2015. A questo traffico deve aggiungersi una porzione delle altre tipologie di carico, complementari al trasporto internazionale di merci unizzate (servizi di *transhipment* e di distribuzione “locale”), nonché gli effetti delle politiche comunitarie sulla moltiplicazione delle linee di *short sea shipping* e di piccolo cabotaggio (Autostrade del Mare)³, le conseguenze dell’ampliamento dell’Europa a 25, con l’immissione di importanti Paesi rivieraschi, la realizzazione dell’area di libero scambio Euromediterranea programmata per il 2010.

¹ I dati indicano incrementi del 40% nell’arco di un quinquennio. CETENA, 2002.

² Si ricordano gli interventi di finanziamento comunitario previsti nel Programma “Marco Polo”; la legge n. 166/2002 di aiuti per il trasporto marittimo a livello nazionale, e la legge regionale n. 15/2004 che ha introdotto il c.d. “bonus ambientale” a favore del trasporto combinato.

³ Sul punto v. Assoporti, che cita gli studi allegati al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2005.

Questi fattori hanno già stimolato la nascita di nuove rotte sui corridoi mediterranei tra porti francesi e spagnoli con il Centro Europa e con l'Africa (Tunisi), e lo sviluppo di importanti *hub* come Barcellona, Valencia, Gioia Tauro.

È evidente che la programmazione strategica sui porti di Messina e Milazzo risulti condizionata dalla posizione delle infrastrutture siciliane nello scacchiere degli scambi tra l'Unione Europea ed i Paesi del Medioriente e del Nord Africa, e dai potenziali sviluppi del traffico dovuti alla delocalizzazione produttiva verso sud-est, ed ai correlati flussi “di ritorno” attraverso il Canale di Suez⁴.

La realizzazione di un sistema portuale nazionale⁵, suddiviso in sistemi regionali e locali, è già presente come scelta strategica nel Piano Generale dei Trasporti del 1986, per il rilancio di un comparto significativo della produzione nazionale⁶: il concetto di competizione tra porti si è evoluto, infatti, in quello di competitività dei sistemi, ovvero capacità di esprimere un'offerta qualitativamente elevata di infrastrutture e servizi in grado di sostenere la concorrenza degli altri porti presenti sullo stesso

⁴ La domanda di trasporto merci nello scenario tendenziale tende ad aumentare: il traffico annuale di scambio con il continente si attesta sui valori di crescita ipotizzati dal PGTL, anno 2004 (16% per lo scenario basso e 30% per quello alto. Così Regione Siciliana, *Studio di fattibilità per il riassetto complessivo delle modalità di trasporto*, maggio 2004. Previsioni di crescita dei traffici ancora superiori risultano dalle proiezioni realizzate dalla società “Stretto di Messina” nell'ambito degli studi collegati alla realizzazione del Ponte. In tal caso, i valori espressi raggiungono percentuali ben più significative, attestate intorno ad un + 39% per i veicoli al 2012, e + 38% per i convogli ferroviari alla stessa data.

⁵ Per sistema portuale si intende, come è noto, un insieme di porti uniti da una qualche caratteristica comune, i cui comportamenti si condizionano e influenzano vicendevolmente.

⁶ È emerso che il *cluster* marittimo attiva una produzione superiore a quella di altri settori come il tessile, l'autotrasporto e l'industria del legno. Dati Censis, *Secondo Rapporto sull'economia del Mare*, 2002.

mercato e, comunque, di supportare i crescenti livelli qualitativi della domanda di riferimento⁷.

Il modello è finalizzato ad evitare doppioni nelle funzioni e scongiurare le inefficienze correlate al limitato tasso di utilizzo delle strutture ed alla conseguente dispersione delle risorse: la finalità è ancor più evidente nel passaggio da una logica di “porti serviti” ad una logica di “aree servite”, di dimensione locale, regionale o interregionale, a seconda del tipo di traffico considerato. Ad esempio, il successo di Gioia Tauro ha reso appetibili altre realtà portuali che, nell’ottica dell’integrazione in un unico sistema, acquistano competitività.

Non a caso, il Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità, approvato nel dicembre del 2004, adotta una filosofia di sviluppo “a poli” del Meridione, che incardina l’investimento infrastrutturale sulla portualità intorno alla istituzione di quattro sistemi portuali integrati (SPI), finalizzati a razionalizzare e potenziare l’attuale offerta di trasporto, tra cui si segnala, per quanto di nostro interesse, il “Sistema Portuale Integrato Stretto”, costituito dai principali porti situati nell’area di influenza dello Stretto di

⁷ Dal punto di vista delle dotazioni portuali, la Sicilia presenta strutture pari al 174,9% della media nazionale, mentre la tipologia e la qualità dei servizi offerti è inadeguata in relazione alla struttura dell’attuale sistema produttivo ed alla domanda di trasporto passeggeri e merci. I porti presentano vuoti infrastrutturali e logistici, ed appaiono poco integrati nel sistema trasportistico. La rete stradale siciliana, pur essendo considerevole, presenta bassi livelli di efficienza e sicurezza. La dotazione infrastrutturale regionale risulterà potenziata anche sotto il profilo della rete ferroviaria, inserita nelle TEN (collegamenti Messina-Palermo-Trapani e Messina-Catania-Siracusa-Agrigento). La linea Messina-Palermo è pianificata come linea ad alta velocità, mentre la Sicilia fa parte del progetto TER (*Trans-European Railway*) dell’UNECE (*United Nations Economic Commission for Europe*) che coinvolge 16 Paesi tra cui Austria, Grecia e Italia. Dati Istituto Guglielmo Tagliacarne e CCIAA di Messina, *Polos Messina, Osservatorio Economico Locale*, Messina, luglio 2005.

Messina⁸ e servito da diversi *inland terminals* (autoporti) tra cui quello di Messina-Milazzo. Nella visione funzionale ed organizzativa, i nostri porti sono naturalmente indirizzati a servire l'estrema punta orientale della Sicilia, proiettandosi verso la costa calabra, le cui esigenze di mobilità marittima non rientrano nel raggio di azione del successivo importante nodo tirrenico, sede di Autorità Portuale, il porto di Gioia Tauro. Il sistema dei traffici sulle altre direttrici regionali, invece, ha come punti di riferimento l'asse Palermo-Termini Imerese (a ovest), Catania-Augusta (a sud-est), Pozzallo-Porto Empedocle a sud.

La programmazione per "sistemi portuali" che ispira, dunque, la pianificazione delle strutture di Messina e Milazzo deve essere sinergica – quantomeno – all'offerta dei porti di Reggio Calabria e Villa S. Giovanni, e coerente con le scelte strategiche operate da Gioia Tauro.

L'Autorità Portuale di Messina, nella sua attuale configurazione territoriale, costituisce uno dei pochi esempi di "collegamento infrastrutturale" tra realtà portuali contermini presenti in Italia.

Si aggiungono i porti di Civitavecchia, che comprende anche Fiumicino e Gaeta, Piombino, con Porto Ferraio e Rio Marina, e Savona, che comprende anche Vado.

L'impostazione metodologica di base del redigendo Piano Regolatore Portuale è dunque quella di far evolvere in "sistema" le strutture e dotazioni disponibili, nel condiviso convincimento che le sinergie trasformano i porti da terminali di una rete locale ad elementi di una realtà significativa nel contesto dei trasporti marittimi nazionali ed internazionali.

I Decreti Ministeriali che hanno prima istituito e poi ampliato, fino all'attuale configurazione, l'Autorità Portuale di

⁸ Sono indicati anche il Sistema portuale Occidentale (Palermo, Termini Imerese e Trapani); il Sistema Portuale Orientale (Catania-Bicocca e Augusta); il Sistema Portuale Meridionale (Porto Empedocle e Pozzallo).

Messina, sono chiara espressione della volontà governativa di considerare l'area compresa tra i Comuni di Milazzo e Messina, passando da S. Filippo del Mela e Pace del Mela, come strategicamente unitaria ed importante nello scenario dei trasporti marittimi nazionali.

Tale notazione va interpretata, dicevo, anche alla luce delle succitate politiche di sviluppo comunitario, nazionale e regionale, che guardano alle strutture ricadenti all'interno della "Regione dello Stretto" come ad elementi di un'unica offerta territoriale rilevante: per cogliere appieno le attuali occasioni di crescita, occorre partire proprio da una moderna pianificazione che punti alla definizione di processi di azione sinergica nell'ottica del "sistema portuale"⁹.

⁹ Ad oggi, gli strumenti di pianificazione vigenti appaiono del tutto inadeguati. Ci si riferisce al:

a) *Piano Regolatore Portuale del porto di Messina*, approvato con D.M. n. 441 del 2/4/1953, sottoposto ad adeguamento tecnico funzionale, per una piccola porzione, nel 2002;

b) *Piano Regolatore Portuale del porto di Milazzo*, approvato con D.M. n. 2539 del 14/3/1974, sottoposto ad adeguamento tecnico funzionale nel 2003;

c) *Piano Regolatore Generale del Consorzio ASI* della Provincia di Messina, approvato con D.A. 26/7/2002, per le aree ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Messina (parte del litorale di Milazzo, litorali di S. Filippo del Mela e Pace del Mela). Al riguardo, si osserva che il territorio sopra identificato è compreso nel più vasto agglomerato di aree industriali della provincia di Messina. Con il subentro dell'Autorità Portuale di Messina nella gestione delle predette aree, da un lato è venuto meno il potere amministrativo e gestionale dell'ASI sulle medesime aree, dall'altro si è costituito, in capo all'Autorità Portuale, l'obbligo di uniformare i propri atti amministrativi alle previsioni del suddetto PRC fino all'aggiornamento del medesimo, da effettuarsi ai sensi dell'art. 5 della L. n. 84/94. Questa procedura amministrativa è validata da un importante precedente: il caso del porto di Gioia Tauro, costruito in forza di un piano ASI ed oggi gestito dall'Autorità Portuale locale con il medesimo piano. Il fatto che, in assenza di PRP, possa farsi riferimento all'esistente PRC, attribuendo ad esso valenza di PRP è ribadita anche dal parere n. CS 40/2004 GAN del 26/2/2004 dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Reggio Calabria, chiesto dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro. A ciò va aggiunto anche il fatto che i Piani Regolatori Generali dei Comuni

2. *Le finalità della pianificazione portuale.*

La pianificazione abbraccia la naturale ambivalenza delle infrastrutture portuali, chiamate a interfacciare gli elementi terrestri e quelli marittimi del territorio, secondo processi in costante mutamento. Gli operatori del commercio marittimo chiedono servizi di gestione dei carichi sempre più complessi, dotazioni in grado di accogliere navi di capacità sempre crescente, aree a servizio dei porti in grado di assicurare tempestività delle operazioni portuali e riduzione al minimo delle rotture di carico.

Sul versante terrestre, il porto non è più considerato solo un “terminale”, ma è elemento dell’offerta logistica di un territorio nel quale si inserisce come nodo della catena distributiva.

In tale contesto, il Piano Regolatore Portuale può assumere solo i caratteri di Piano Strutturale, indicando le diverse possibili funzioni del porto, individuando gli ambiti operativi, incluse le interconnessioni strutturali con le infrastrutture stradali e ferroviarie, così come le aree di interazione con la città ed i correlati innesti ed affacci urbani, senza descrivere il dettaglio dei singoli interventi ma mettendo in campo gli strumenti di valutazione delle “possibili” azioni di lungo periodo, organizzate intorno ad una “griglia” modulata sugli obiettivi programmati, sino a definire il “dominio” degli interventi ammissibili¹⁰.

I vincoli in cui si inserisce la pianificazione possono essere di tipo geomorfologico, urbanistico (assetto generale dell’abitato), funzionale (collegamenti in regime di servizio pubblico), paesaggistico, di ingegneria logistica e dei trasporti, di sicurezza.

interessati territorialmente, in alcuni casi disciplinano aree demaniali, entrando in aree che sono sottoposte alla gestione dell’Autorità Portuale, e che quindi dovrebbero essere disciplinate dal PRP, ponendosi per questi casi il problema di sincronizzare i due strumenti di pianificazione.

¹⁰ *Linee Guida per la Redazione dei Piani Regolatori Portuali*, Roma, giugno 2004.

Accanto a questi, fondamentale rilievo assumono anche i vincoli strategici che il pianificatore ritiene essenziali per traguardare gli obiettivi prefissati.

Da questo punto di vista, il redigendo Piano Regolatore Portuale, da adottarsi in una visione unitaria come Piano Strategico del Sistema Portuale di Messina-Milazzo, mira ad individuare una specializzazione basata sulla presenza di infrastrutture a mare ed a terra, opportunità localizzative (aree turistiche, bacini di produzione e distribuzione, nodi di traffico interessati), capacità di interscambio con altre modalità (aeroporti, stazioni), collegamenti con le isole minori.

3. Le destinazioni d'uso del territorio portuale.

La circoscrizione affidata alla nostra giurisdizione è vasta e dislocata sul territorio con discontinuità.

Le aree del Porto di Messina, della complessiva superficie di circa 85 ettari, abbracciano tutto il lungo tratto del fronte a mare, a chiara vocazione urbana, compreso tra la foce del torrente Annunziata e la foce del torrente Portalegni, con la sola esclusione del territorio asservito al demanio Militare (Mari Sicilia e MarinArsen).

Lo stesso è a dirsi per le aree ricadenti nella circoscrizione portuale di Milazzo, anch'esse a forte conurbazione con l'unica eccezione dei pontili della Raffineria di Milazzo dedicati al traffico petrolifero.

La programmazione delle opere è dunque caratterizzata sia da aspetti di operatività portuale sia da questioni connesse al corretto equilibrio ambientale e urbano dei contesti non direttamente interessati da attività portuali.

La centralità urbana di gran parte delle aree demaniali e la loro qualificazione, ha determinato l'uso di una significativa

porzione della circoscrizione a funzioni tipicamente urbane.

Va chiarito, a questo punto, che “l’ambito” oggetto di pianificazione, di cui parla l’articolo 5 della legge n. 84 del 1994, non ha necessariamente gli stessi confini della circoscrizione portuale, ma si allarga a porzioni del territorio circostante funzionali all’operatività delle strutture portuali (retroporto, aree di stoccaggio, magazzini), così come il profilo urbano può, in determinate zone, allungarsi oltre il ciglio di banchina.

I porti storici, come Messina e Milazzo, trovano i principali limiti di sviluppo territoriale nella loro radicazione all’interno del tessuto storico della Città, traendo, però, in pari tempo da questo rapporto importanti vocazioni di sviluppo e tradizioni commerciali qualificate.

Gli scenari futuri, del resto, come suggeriscono le stesse “linee guida per la redazione dei PRP” edite dal Consiglio Superiore dei LLPP (giugno 2004), non possono prescindere dalla rivalutazione delle componenti urbanistiche rilevanti, attraverso l’introduzione di specifici ambiti di interazione porto-città, all’interno dei quali il porto si spoglia dei tradizionali requisiti di produttività operativa, per costituire occasione di riqualificazione urbanistica e crescita dell’area.

Si ricordano, a tal proposito, i programmi già avviati dall’Autorità Portuale con il Comune per aree di rilevante pregio ambientale, artistico e paesaggistico (Zona Falcata, Quartiere Fieristico); lo sviluppo delle strutture dedicate al turismo nautico, già presenti nelle aree centrali di Messina e Milazzo e che, grazie alla vicinanza, dicevo, di importanti mete turistiche, rappresentano una ulteriore spinta economica; l’implementazione di servizi di charter, grandi yacht, ed altre analoghe proposte che sfruttino appieno le potenzialità marinare del territorio.

Peraltro, le esigenze oggi rappresentate dalle comunità municipali sono crescenti e si rivolgono con rinnovato vigore alle aree demaniali marittime del centro città, richiedendo una

riqualificazione del *waterfront* ed una valorizzazione della sua naturale vocazione alla fruizione collettiva, anche come volano per iniziative più diffuse di trasformazione urbana. La nuova visione della pianificazione consente di attivare forme di collaborazione istituzionale, per favorire la crescita infrastrutturale del porto e la valorizzazione del “fronte mare” cittadino.

È quanto avvenuto, ad esempio, a Barcellona, dove la municipalità ha ottenuto la riconversione a fruizioni commerciali, urbane e turistiche delle aree portuali del centro storico, fornendo al porto operativo la possibilità di crescere in aree più periferiche, con evidente, reciproco, vantaggio.

L’idea è quella di sviluppare un modello di crescita che promuova sinergie tra le varie realtà esistenti ed il territorio, ivi comprese le strutture in costruzione (Tremestieri, Giammoro).

4. *Le dinamiche di sviluppo del territorio circoscrizionale.*

Nella definizione delle possibili opzioni di sviluppo, acquistano un’importanza fondamentale le concrete possibilità di attrarre quote di mercato, e specialmente le tipologie di traffico che possono verosimilmente essere servite dai nostri porti.

Non è ipotizzabile, ad esempio, che il nostro sistema portuale possa assorbire traffici sulle grandi rotte trans-oceaniche, che riguardano quasi esclusivamente la containerizzazione e sono interessati a porti *hub* dotati di alta specializzazione (Gioia Tauro, Cagliari, Taranto, Malta). L’attivazione di un terminale, di livello almeno regionale, per la movimentazione dei contenitori sembra da escludere. Si ritiene che questa vocazione sia maggiormente presente in altri porti della Sicilia (Augusta).

D’altra parte, è evidente che lo sviluppo del traffico container genera flussi di piccolo cabotaggio, in forte crescita, che interesseranno l’asse nord-sud e viceversa, verso i quali il nostro

sistema portuale può esercitare una forte attrattività. Ci riferiamo allo sviluppo di funzioni *feeder* legate ai traffici dei porti container del Mediterraneo (Gioia Tauro, Malta, Valencia, Barcellona), ed alla valorizzazione di servizi rientranti nell'offerta logistica del territorio (Autostrade del mare).

Questi traguardi intermedi, suggeriti dalle congiunture economiche e di politica ambientale e dei trasporti, debbono in pari tempo essere verificati alla luce delle concrete possibilità di offerta di una realtà portuale come la nostra, circondata da altri porti che hanno già trovato la loro definitiva vocazione ed inserita in un tessuto urbano a cui è fortemente relazionata, sia a Messina sia a Milazzo

Il nodo della pianificazione è dato, *in primis*, dalle esigenze di:

- a) specializzazione delle aree portuali;
- b) connessione alla rete del sistema portuale nazionale;
- c) valorizzazione e vivibilità del territorio portuale nella fascia del "centro storico" e verifica delle concrete possibilità di sviluppo delle funzioni operative in aree meno importanti sul piano urbanistico.

La specializzazione, o le linee di sviluppo, dei porti rientranti nel medesimo sistema di riferimento, suggeriscono elementi di valutazione dei possibili scenari connessi ai vari tipi di traffico ipotizzabili, a partire dalle attuali destinazioni d'uso.

Il porto di Gioia Tauro è la principale realtà contermina: un *hub* commerciale mediterraneo, rivolto a traffici *transshipment* sulle grandi rotte ovest-est, che offre ai porti contermini ipotesi di sviluppo legate a servizi, tipo Autostrade del mare, tutte da verificare; in questa prospettiva i nostri porti potrebbero avvantaggiarsi, eventualmente, della presenza del Ponte sullo Stretto per allargare il loro bacino di utenza.

Il porto di Catania si è recentemente dotato di un nuovo PRP in fase di approvazione. Esso si pone come alternativa all'area

dello Stretto, attraverso sviluppi infrastrutturali volti a catturare aliquote di traffico RoRo e LoLo. Tuttavia, i traffici verso il centro-nord Italia, oggi imbasati su Catania, potrebbero nel tempo essere maggiormente attratti dall'offerta esercitata dal sistema portuale di nostro interesse.

Palermo è il principale porto dell'Isola, e riveste certamente un ruolo primario nello scenario regionale, ma soffre pesantemente per la strutturale carenza di collegamenti stradali di *by-pass* della città e presenta una forte valenza concorrenziale con il nostro sistema più per il settore delle crociere che del trasporto merci. Su quest'ultimo mercato, più significativa è la presenza di Termini Imerese che, pur essendo un porto di rilevanza regionale, possiede un recente Piano Regolatore Portuale, promosso dal Comune, che traccia per esso ipotesi di sviluppo nel settore del cabotaggio RoRo, favorito dalla vicinanza dell'interporto bimodale e del porto di Palermo.

Con riferimento alle tipologie di traffico attive, il sistema portuale di Messina-Milazzo opera già servizi RoRo passeggeri e autovetture, con numeri assolutamente rilevanti.

Il porto di Messina è una delle realtà più importanti per il traghettamento mezzi, carri ferroviari e passeggeri, garantendo un regolare servizio di linea con Villa S. Giovanni e Reggio Calabria. Dal porto di Milazzo partono collegamenti con le Isole Eolie e la Campania (Napoli).

Nello scenario di realizzazione del Ponte sullo Stretto, è facile immaginare che il mercato ferroviario sarà interamente assorbito dal collegamento stabile, mentre sussistono perplessità circa l'effettiva aliquota di gommato che detta infrastruttura riuscirà a catturare. Le analisi, sia pure in modo non univoco, portano a ipotizzare che un'aliquota dell'attuale volume di gommato, legata al traffico locale (o parte di essa), potrebbe continuare ad usare il traghetto, come accade in altre realtà

analoghe (ad esempio il ponte dell'Oresund che collega la Svezia con la Danimarca).

Anche per il traffico tipo RoRo merci il sistema portuale attuale è già operativo, con una linea regolare Messina-Salerno. Il potenziamento delle dotazioni infrastrutturali, realizzato con l'ultimazione dei lavori di consolidamento del Molo Norimberga, e la prossima attivazione degli approdi di Tremestieri, già nell'immediato potrebbe favorire un lieve incremento dell'offerta, anche per esigenze di effettiva sperimentazione della domanda potenziale, in vista delle determinazioni di Piano Regolatore.

L'eventuale realizzazione del ponte sullo Stretto potrebbe assicurare al sistema una forte caratterizzazione trans-regionale, determinando, di fatto, un elemento positivo per lo sviluppo dei traffici tipo "Autostrade del Mare", sia per la migliore accessibilità del porto da parte della domanda espressa dalla sponda calabrese, attratta all'interno dello stesso sistema portuale, sia per le diverse possibili destinazioni d'uso delle banchine "sollevate" dalle esigenze di un traghettamento oggi organizzato in regime di servizio pubblico essenziale.

Per le merci varie non unizzate, il traffico di rinfuse solide attualmente presente sui porti di Messina e Milazzo è prevalentemente siderurgico, cui si aggiungono altri prodotti in misura inferiore. Secondo gli attuali orientamenti di pianificazione, il ferro sarà concentrato presso una nuova struttura (pontile di Giammoro) già programmata, in modo da destinare le aree ricadenti nell'ambito della relazione qualificata città-porto, sia a Milazzo che a Messina, a funzioni più coerenti al contesto urbano circostante.

Per quanto concerne le rinfuse liquide, prevalgono i prodotti petroliferi che costituiscono una risorsa territoriale da tutelare (nel rispetto dell'ambiente), cui sono dedicate le apposite strutture della Raffineria di Milazzo.

Il settore che negli ultimi anni ha presentato il maggiore dinamismo, e su cui l'Autorità Portuale non può non puntare destinando adeguati spazi di banchina e strutture di servizio nel porto storico, è quello delle Crociere. Le località della provincia messinese, peraltro, presentano vari siti di interesse turistico. Le dimensioni di potenziale crescita, tuttavia, sono legate ai seguenti fattori:

- presenza nell'area di un aeroporto capace di costituire volano di ulteriore sviluppo del comparto;

- qualità dei servizi al passeggero e del livello di accoglienza.

Al di là delle destinazioni "strettamente marittime", specie nelle aree a forte vocazione urbana, si aprono i diversi possibili utilizzi commerciali del demanio portuale. Tra questi, meritano specifica considerazione le strutture dedicate al turismo nautico, dai porti turistici, ai circoli e club nautici, ecc... presenti nelle aree portuali del centro storico di Milazzo e Messina.

Altra destinazione "storica" delle aree demaniali di Messina, da mantenere anche in attuazione dei protocolli di intesa già conclusi a livello regionale, è la cantieristica, eventualmente rivisitata verso costruzioni più leggere o legate al turismo nautico, secondo un modello già collaudato con successo nelle aree di Milazzo (con l'ubicazione di due importanti cantieri per imbarcazioni da diporto).

5. *Linee guida per lo sviluppo del sistema portuale di Messina-Milazzo.*

La razionalizzazione degli utilizzi impone un forte coordinamento interno, la chiara destinazione funzionale, seppure non esclusiva, delle aree di ciascun porto, organizzato intorno al concetto di offerta sinergica, la definizione di una rete intermodale di nodi a servizio del trasporto merci e, ovviamente, collegamenti

stradali e ferroviari efficienti che garantiscano interconnessione tra sistemi portuali e bacini di origine e destinazione.

Le opere avviate dall'Autorità Portuale, anche nelle more di definizione delle scelte di Piano, mirano a dotare i nostri porti di un elevato livello di specializzazione ed efficienza, di una migliore accessibilità, strutture di supporto allo sviluppo delle Autostrade del Mare.

In questa logica rientrano i lavori di consolidamento, di adeguamento funzionale e allargamento della banchina Vespri, il richiesto ampliamento della circoscrizione dell'Autorità Portuale all'area di Tremestieri, inclusa la superficie adiacente ai nuovi approdi, lo studio di fattibilità della "Via del Mare".

Sinergica, ovviamente, la programmazione che interessa il porto di Milazzo, dal completamento delle banchine di accosto ai lavori di dragaggio dell'imboccatura portuale.

La realizzazione del Pontile industriale di Giammoro, per il quale è già stata avviata la procedura amministrativa di appalto, determinerà un potenziamento delle infrastrutture al servizio del combinato strada-mare/ferrovia-mare, vista anche la redazione del progetto di raccordo viario e ferroviario.

Va chiarito che lo sviluppo dei traffici marittimi, in grado di restituire centralità all'area dello Stretto nel panorama dei commerci internazionali, risponde ad un interesse non solo locale, ma dell'intera offerta logistica regionale e nazionale. È necessario, pertanto, attivare le opportune sinergie tra i diversi livelli di governo affinché si provveda, ognuno secondo le proprie sfere di competenza, a garantire interventi di:

- decongestionamento dei centri urbani dal traffico gommato;
- disponibilità di spazi operativi di banchina, fuori dal centro urbano, o aree pertinenziali adeguatamente collegate, tali da consentire le rotture di carico, lo stoccaggio dei prodotti, l'organizzazione logistica degli spostamenti e, in genere, tutti quei

servizi capaci di rendere l'infrastruttura concorrenziale rispetto ad eventuali scali limitrofi;

- possibilità di opzione intermodale, specie con riferimento alla ferrovia;

- introduzione dell'informatica e di altri sistemi di gestione intelligente delle code¹¹.

Gli interventi, da inserire e coordinare nella logica di Piano Regolatore, consentiranno al “sistema” portuale di Messina-Milazzo, inclusi gli approdi di Tremestieri e Giammoro, di partecipare alla sfida della intermodalità, eliminando o riducendo drasticamente i tempi di attesa in porto, quelli di coordinamento legati alla mancata specializzazione dei terminal, i costi di congestione cagionati da una scarsa programmazione dei flussi in entrata ed uscita, i costi di consolidamento ascrivibili a carenze nel flusso delle informazioni.

In pari tempo l'Autorità Portuale è aperta a sostenere politiche di marketing e promozione delle funzioni più caratterizzanti dello scalo: ad esempio, anche la cantieristica specializzata – comparto significativo dell'economia, locale e non, nonché elemento di storica eccellenza del porto di Messina, cui è dedicato il progetto di un “distretto della cantieristica” – può rappresentare servizio complementare, ad alto valore aggiunto, per le prestazioni di risistemazione di allestimenti e riparazioni navali. Nello stesso senso, i porti di Messina e Milazzo saranno presto dotati di isole ecologiche organizzate secondo le nuove disposizioni

¹¹ Gli interventi di contesto, utili al potenziamento del sistema portuale, in corso di realizzazione, sono i seguenti: completamento degli svincoli autostradali di Giostra e dell'Annunziata e del relativo tratto autostradale di collegamento a nord di Messina; pontile aeroporto Minniti di Reggio Calabria per attivazione di servizi con mezzi veloci passeggeri verso Messina e le Eolie; sistema integrato ferrovia-Mezzi veloci per passeggeri tra la stazione di Messina e quella di Reggio; programmi della RFI per l'interramento dei binari e la stazione S. Cecilia che comporta fattori di vantaggio competitivo per la viabilità e la destinazione del territorio portuale.

in materia di conferimento di rifiuti e residui di carico provenienti da navi, come previsto nel Piano di raccolta già approvato dalla Regione, offrendo alla nave la possibilità di adempiere agli obblighi di legge, ed all'operatore di instradare parte dei residui di carico verso un sistema di riconversione.

In sintesi, gli obiettivi intermedi già individuati riguardano, a grandi linee:

- il rafforzamento dell'integrazione dei porti (Messina, Milazzo, Tremestieri, Giammoro) in un unico sistema;
- la costituzione di basi logistiche dei porti per i servizi in combinato;
- potenziamento del collegamento Sicilia-Continente per strutture relative a traffici commerciali RO-RO;
- il potenziamento delle vocazioni turistiche del territorio che passano attraverso l'intensificazione di itinerari, circuitazioni, servizi e strutture del trasporto marittimo per promuovere la fruizione turistica delle coste;
 - approdi crocieristici collegati con l'aeroporto;
 - miglioramento della sicurezza;
 - miglioramento dell'accessibilità delle strutture portuali;
 - restituzione alla città di importanti aree del centro storico, sia a Messina che a Milazzo, e loro destinazione a funzioni commerciali legate alla marittimità e compatibili con la fruizione collettiva;
 - ampliamento delle aree pertinenziali alle attività portuali, in zone da individuarsi fuori dai contesti prettamente urbani (Tremestieri per Messina, Giammoro per Milazzo).

6. *Le azioni avviate.*

Alla luce degli obiettivi prima brevemente ricordati, l'Autorità Portuale ha avviato concrete azioni sul proprio territorio

e condotto attività di dialogo e diffusione di intervento per stimolare le necessarie sinergie istituzionali.

In particolare, grazie alla dotazione di aree di sufficienti dimensioni per impiantare un terminal commerciale dedicato a traffici Ro-Ro, disponibili in prossimità dei raccordi ferroviari (Molo Norimberga), è ipotizzabile uno sviluppo di funzioni di *distripark* per accrescere l'offerta di servizi.

Per il traffico di attraversamento, nuove potenzialità derivano dalla prossima delocalizzazione del gommato pesante sugli approdi di Tremestieri, fuori dal centro-città e dalla valorizzazione delle attuali strutture lungo il *waterfront* urbano per un polo passeggeri.

Nell'ambito del potenziamento della funzione crocieristica si inseriscono la realizzazione della stazione marittima provvisoria, da sostituire con altra struttura il cui disegno è postergato all'approvazione del PRP, la realizzazione di un sistema di *security* adeguato alle esigenze delle compagnie marittime, la previsione di strumenti di video-sorveglianza delle aree e il controllo automatizzato dei varchi.

Nella circoscrizione di Milazzo è in fase di realizzazione il nuovo pontile commerciale ubicato nell'area circoscrizionale ASI, in località Giammoro, destinato ad assorbire tutto il traffico siderurgico del sistema portuale, fornendo ulteriore slancio a questo comparto grazie anche alla predisposizione di un collegamento diretto con gli stabilimenti di destinazione.

Gli interventi cantierabili nel breve periodo sono, per il Porto di Messina:

1. la rettificazione delle banchine Vespri - Colapesce, nel porto storico di Messina, al fine di offrire maggiore capacità al traffico crocieristico;

2. la realizzazione di un terminal galleggiante per natanti veloci in servizio passeggeri con la Calabria, dotato anche di una piccola struttura per i passeggeri in transito (intervento correlato alla indisponibilità della banchina Vespri durante i lavori di cui al n. 1);

3. realizzazione di un terminal logistico sul Molo Norimberga;

4. ristrutturazione dei manufatti della Cittadella Fieristica al fine di rendere meglio fruibile alla cittadinanza, quanto prima, le qualificate aree del Quartiere Fieristico e sostituzione dell'attuale recinzione con opera a maggiore permeabilità visiva;

5. interventi di riqualificazione concernenti la zona falcata e realizzazione di un Centro di Documentazione di Arti Contemporanee, che presenta anche una vocazione turistica;

6. collegamento viario tra il porto storico e la rete Autostradale, attraverso la citata "via del Mare", infrastruttura di collegamento il cui studio di fattibilità è stato presentato dall'Autorità Portuale nel gennaio dell'anno in corso, consentendo di avviare i confronti necessari con gli enti territoriali competenti;

7. la realizzazione di una moderna e funzionale stazione marittima;

8. la realizzazione di una banchina turistica e passeggeri nell'area della Fiera.

Per il porto di Milazzo, si evidenziano interventi di :

1. realizzazione di un pontile commerciale in Giammoro, incluso un raccordo viario e ferroviario pertinenziale;

2. aumento delle capacità del porto attraverso lavori di dragaggio;

3. completamento delle opere di accosto e dei moli del porto storico e loro ampliamento;

4. nuovo terminal passeggeri per il collegamento con le isole;

5. recupero di un edificio ubicato sul Molo Marullo (porto storico) da dedicare a destinazione polifunzionale per la localizzazione di servizi ai traffici;

6. collegamento viario porto-autostrada;

7. realizzazione di un centro servizi attraverso la riqualificazione di un vetusto manufatto (Molini Lo Presti) in prossimità delle zone portuali.